



**HAL**  
open science

## Vers un renouveau des gares des “ Petites villes de demain ” ?

Cyprien Richer

► **To cite this version:**

Cyprien Richer. Vers un renouveau des gares des “ Petites villes de demain ” ?. 5e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), Laboratoire ThéMA et la MSH de Dijon, Jun 2023, Dijon, France. hal-04187042

**HAL Id: hal-04187042**

**<https://hal.science/hal-04187042v1>**

Submitted on 24 Aug 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - ShareAlike 4.0 International License



## **Vers un renouveau des gares des « Petites villes de demain » ?**

*Regards croisés sur l'émergence des projets de pôles d'échanges dans trois communes des Hauts-de-France.*

Cyprien Richer

*Chargé de recherches, Laboratoire Matris (Mobilités, Aménagement, Transports, Risques et Société)  
UMR Cerema CY Cergy Paris Université*

### **Contexte**

La thématique des gares ferroviaires intéresse depuis longtemps la recherche en urbanisme. Peter Hall et Carmen Hass-Klau se demandaient, il y a plus de 35 ans, si « le rail peut sauver la ville » (Hall et Hass-Klau, 1985). Plusieurs facteurs contribuent à un regain d'intérêt sur le ferroviaire à l'image de la récente crise énergétique qui interroge inévitablement la sobriété de nos mobilités.

Ce sont d'abord les grandes gares connectées à la grande vitesse, emblème de la métropolisation, qui ont largement attiré l'attention de la recherche (Menerault, 2009 ; Terrin, 2011, Facchinetti-Mannone, 2016 ...). A l'intérieur des régions urbaines et en écho à la diffusion des principes du *Transit-Oriented Development* (Calthorpe, 1993), les gares et haltes périurbaines portent des enjeux d'organisation territoriale (Maulat, 2014 ; Avide, 2018 ; Hasiak, Richer, 2020), largement mis en avant dans la planification territoriale. Au-delà, les travaux sur les villes moyennes sont plus rares (Roudier, 2019) comme ceux sur les petites gares dans des territoires peu denses souvent marqués par une crise démographique éloignée des métropoles (Van Acker M., 2018). Si le ferroviaire a retrouvé sa place dans les systèmes métropolitains, dans les petites villes, son déclin n'est pas encore enrayé et son rôle reste en question.

### **Objet de la communication et méthodologie**

Notre contribution s'intéresse à l'émergence de projets de requalification de gare dans le contexte des communes labélisées « *Petites villes de demain* » par l'ANCT. Nous nous interrogerons sur les intérêts à agir, sur les moyens et jeux d'acteurs des projets des pôles d'échanges autour de ces petites gares et haltes ferroviaires. Dans quelle mesure un renouveau du ferroviaire est possible dans des territoires aussi fragilisés et dépendants de la voiture ?

Matérialisation de nouveau mode d'intervention de l'État dans les territoires, le programme « Petites villes de demain » a été conçu pour soutenir « *les communes de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralité sur leur bassin de vie montrant des signes de vulnérabilité* ». Lancé fin 2020, ce programme de 3 milliards d'euros est piloté par l'Agence nationale de la cohésion des territoires



(ANCT) et concerne 1600 communes en France. Missionné par l'ANCT, le Cerema accompagne en ingénierie les territoires labélisés.

Notre communication s'appuie sur un rôle de participation observante de l'auteur en charge de missions d'études pour trois communes des Hauts-de-France labellisés « *Petites villes de demain* ». Cette posture n'est pas exempte de précautions méthodologiques (Soulé, 2007) mais permet de recueillir des données au plus près du terrain d'observation. Nous proposons ainsi une lecture croisée des trois terrains à travers une analyse des stratégies, des discours et des jeux d'acteurs.

Les trois communes étudiées –Chaulnes (Somme), Wimille et Hesdin (Pas-de-Calais)– comptent entre 2000 et 4000 habitants. Elles ont sollicité le Cerema en 2022 pour réfléchir à l'avenir de leur gare ou halte ferroviaire. Celles-ci comportent un certain nombre de similarité : l'offre ferroviaire et la fréquentation sont relativement modestes même si les temps de trajets vers les agglomérations voisines apparaissent compétitifs ; les abords de la gare font figures de *no man's land* où seule la voiture y trouve une place ; les délaissés fonciers sont nombreux et donc les opportunités existent en lien avec les stratégies territoriales ; la gare est coupée de son territoire par l'absence de continuités pédestres et cyclables malgré des proximités évidentes avec certains pôles attracteurs du territoire.

### **Principaux résultats et ouverture**

La production d'une grille d'analyse nous permet d'appréhender les motivations et intérêts à agir, les représentations des acteurs ainsi que les tensions entre les scénarios de réaménagement des abords de la gare. Nos résultats portent sur la clarification du champ des contraintes de l'action publique et la complexité procédurale des projets de pôle d'échanges pour les petites communes. En effet, même si l'impulsion politique municipale est bien présente, l'interaction entre les différentes échelles institutionnelles et techniques rendent difficiles le portage dans la durée par la commune.

Enfin, ces travaux visent à questionner le rôle de la gare dans ces territoires peu denses et interrogent notamment l'hypothèse d'une « *valeur assurantielle* » de la gare pour répondre aux enjeux d'attractivité résidentielle. Cette notion développée par Aurélie Delage (2013) témoigne de l'importance de la gare comme déclencheur de la décision des acteurs publics mais aussi privés dans le cadre des projets autour des gares centrales des métropoles régionales. Elle a été reprise pour montrer que la desserte ferroviaire constitue également une condition nécessaire pour les professionnels de l'immobilier et les habitants en faveur de l'habitat périurbain à proximité des gares (Hasiak, Richer, 2020). Cette communication apportera ainsi un éclairage sur la « *valeur assurantielle* » de la gare rurale par rapport aux choix résidentiels. Ces réflexions se poursuivront par un doctorat (2023-2026) au laboratoire Matris dans le cadre du projet « Train Léger Innovant » (TLI) piloté par la SNCF.



### **Principales références bibliographiques (5)**

Avide E. (2018). *La fabrique des gares du quotidien*, Thèse de l'Université Paris Est.

Delage A. (2013). *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle – le retournement de valeur dans les projets urbains de quartier de gare à Saint-Etienne Châteaureux (France) et Liège-Vuillemins (Belgique)*, Thèse Université de Lyon 2.

Hasiak S., Richer C. (2020). Can rail save peri-urban way of life? The case of peri-urban cities served by rail services in the metropolitan area of Lille (France). *European Planning Studies*, pp.1-20

Maulat J. (2014). *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, Thèse de l'Université Paris 1.

Roudier E. (2019). *Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, Thèse de l'Université Paris Est.

### **Mots clés**

Petite ville ; Gare ferroviaire ; Pôles d'échanges ; Territoire peu dense ; Projet d'aménagement

### **Sessions visées**

Par ordre décroissant de préférence

1. Session n°06 « Renouveau du transport ferroviaire de voyageurs : nouveaux enjeux »
2. Session 19 « Acteurs, conflits, gouvernance : quand les jeux d'acteurs influent sur la configuration des réseaux et les politiques de transport et de mobilités »